

Nr 41

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 27 januari 1966 dagtecknad proposition, nr 92, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring av vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Propositionens huvudsakliga innehåll

En ny kungörelse om vägmärken m. m. har aktualiserat vissa frågor om ändring i vägtrafikförordningen, vilka har samband med omläggningen av utmärkningen inför övergången till högertrafik. Frågorna rör bl. a. parkeeringsbegreppet och införande av bestämmelser om s. k. motortrafikled. Förutom förslag till sådana ändringar upptar propositionen också frågan om undantag för polis-, väghållnings- och bärgningsfordon från vissa förbud i vägtrafikförordningen.

Författningsförlaget

Det vid propositionen fogade förslaget har följande lydelse.

Förslag

till

Förordning

om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 1 § 1 och 7 mom., 40 § 1 mom., 44 §, 45 § 7 mom., 48 § 1 och 4 mom., 49 § 2 mom., 56 § 1 mom., 60 § 2 mom., 61 § 1 mom. samt 64 § 1, 2, 3 och 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

1 mom. I denna — — — — — på skenor.

Angående huvudled och motorväg stadgas i 61 § 1 mom.

Angående huvudled, motorväg, motortrafikled samt på- och avfartsväg stadgas i 61 § 1 mom.

Vad i — — — — — mellan vägar.

7 mom. I denna förordning avses med

parkering: uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål;

7 mom. I denna förordning avses med

parkering: uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning eller för av- eller pålastning av gods och ej heller uppställning under högst fem minuter för annat liknande ändamål;

parkeringsplats: område — — — av fordon.

40 §².

1 mom. Vägtrafikanter skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. Anvisning genom trafiksignal för fordonstrafiken gäller även

1 mom. Vägtrafikanter skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. Anvisning genom trafiksignal äger giltighet framför sådan an-

¹ Senaste lydelse av 1 § 1 mom., 44 §, 45 § 7 mom., 48 § 1 mom., 49 § 2 mom. samt 64 § 3 mom. se 1958: 222; av 48 § 4 mom. se 1956: 122; av 56 § 1 mom. se 1962: 263; av 60 § 2 mom. se 1960: 686; av 64 § 2 mom. se 1959: 259; samt av 61 § 1 mom. och 64 § 4 mom. se 1964: 732.

² I första stycket nuvarande lydelsen ingår den ändring som föreslagits i prop. 1965: 180. I den föreslagna lydelsen motsvaras denna ändring av andra stycket.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

för gående, om särskild trafiksignal för gående ej finnes.

visning om skyldighet att stanna före infart på korsande väg eller att lämna företräde som meddelas genom vägmärke.

Anvisning genom trafiksignal för fordonstrafiken gäller även för gående, om särskild trafiksignal för gående ej finnes.

Förare av utryckningsfordon må dock i trängande fall underlåta att följa i *föregående stycke* avsedda bestämmelser.

Förare av utryckningsfordon må i trängande fall underlåta att följa i *första stycket* avsedda bestämmelser.

44 §.

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Finnas från varandra åtskilda banor för samma slag av fordon, skall fordon föras på den vänstra banan i körriktningen räknat. Å annan väg än motorväg må dock fordon tillfälligt föras på bana, som eljest ej må nyttjas för fordonet, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Finnas från varandra åtskilda banor för samma slag av fordon, skall fordon föras på den vänstra banan i körriktningen räknat. Å annan väg än motorväg och *motortrafikled* må dock fordon tillfälligt föras på bana, som eljest ej må nyttjas för fordonet, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

Cykelbana på — — — — — genom vägmärke.

Motorväg må ej befaras med annat fordon än motorfordon, som är konstruerat för en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen och enligt gällande bestämmelser får framföras med sådan hastighet. Vad nu sagts gäller dock ej användning av annat fordon för arbete å vägen eller för bärgning av skadat fordon.

Motorväg eller *motortrafikled* må ej befaras med annat fordon än motorfordon, som är konstruerat för en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen och enligt gällande bestämmelser får framföras med sådan hastighet. Vad nu sagts gäller dock ej användning av annat fordon för arbete å vägen eller för bärgning av skadat fordon.

På motorväg eller motortrafikled får påfartsväg ej användas för avfart och avfartsväg ej för påfart.

Övningskörning må ej äga rum å motorväg.

Övningskörning må ej äga rum å motorväg eller *motortrafikled*.

45 §.

7 mom. Backning eller — — — — — övrig trafik.

Å motorväg må fordon ej backas eller vändas.

Å motorväg eller *motortrafikled* må fordon ej backas eller vändas.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

dock hastigheten uppgå till 90 kilometer i timmen.

Har till bil kopplats fordon — — — — —

Har till bil kopplats endast — — — — —

motortrafikled må dock hastigheten uppgå till 90 kilometer i timmen.

sägs . . . 20.

dess tjänstevikt.

60 §.

2 mom. Det åligger — — — — — av körbana.

Gående får — — — — — stora trafiken.

Motorväg får ej nyttjas för gångtrafik.

Den som — — — — —

Motorväg *eller motortrafikled* får ej nyttjas för gångtrafik.

mot omgivningen.

61 §¹.

1 mom. Beträffande viss — — — — — i 54 §;

e) att viss väg skall anses såsom huvudled;

e) att viss väg skall anses såsom huvudled *eller att på viss plats skall gälla annan föreskrift om stoppskyldighet än som följer av 48 § 1 mom. eller annan bestämmelse om företräde än som upptagits i 48 § 2 mom.;*

f) att viss väg skall anses såsom motorväg; eller

g) andra särskilda — — — — — av trafiken.

Föreskrifter, som — — — — — av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen äger — — — — — lägre hastighet.

Väg må ej förklaras för motorväg med mindre den är fri från korsning i samma plan med annan väg och är uppdelad i två genom skiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor, en för trafiken i vardera riktningen, samt är så inrättad, att fordon icke lämpligen kunna föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och särskilt anordnade trafikplatser. Innan väg förklaras för motorväg eller lokal trafikföreskrift meddelas *beträffande motorväg* skall samråd ske med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

f) att viss väg skall anses såsom motorväg *eller motortrafikled*; eller

Väg må ej förklaras för motorväg *eller motortrafikled* med mindre den är fri från korsning i samma plan med annan väg samt är så inrättad, att fordon icke lämpligen kunna föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och på särskilt anordnade på- och avfartsvägar. Väg får förklaras för motorväg endast om den är uppdelad i två genom skiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor, en för trafiken i vardera riktningen. På- och avfartsväg höra till motorvägen eller motortrafikleden från respektive intill den punkt länsstyrelsen för varje fall bestämmer. Motorväg och motortrafikled med undantag för på- och avfartsvägar äro huvudled, om ej länsstyrelsen med hänsyn till trafikförhållandena föreskriver annat för viss

¹ I första stycket e) föreslagna lydelsen förutsätts den ändring som föreslagits i prop. 1965:180 i fråga om 48 § 2 mom. I fjärde stycket nuvarande lydelsen ingår den ändring av bestämmelsen som föreslagits i nämnda prop. Denna ändring är i föreslagna lydelsen omarbetad redaktionellt.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

vägsträcka. Innan väg förklaras för motorväg eller motortrafikled eller lokal trafikföreskrift meddelas för sådan väg skall samråd ske med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

64 §.

1 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, där vägtrafikanter bör göras uppmärksamma på framförvarande fara, anbringas varningsmärke. Vad nu sagts skall, såvitt angår märke för korsning i samma plan med järnväg eller spårväg, gälla även för enskild väg, därest enligt stadganden, som avses i 7 mom., säkerhetsanordningar prövats erforderliga vid korsningen.

2 mom. Har beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, eller har beträffande enskild väg sådan föreskrift meddelats av myndighet, skall föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännagivas genom förbudsmärke respektive påbudsmärke. Föreskrift om provkörning eller övningskörning må tillkännagivas i annan ordning.

Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats må påbudsmärke, som avser tillkännagivande att cirkulationstrafik skall förekomma, att fordonsförare skall hålla till vänster om märket eller att fordonsförare skall hålla till höger om märket, anbringas där väghållaren finner nödigt, såvida häremot stridande lokal trafikföreskrift ej meddelats.

Har väg förklarats såsom motorväg, skola vid vägen uppsättas motorvägsmärken, utvisande vägens egenskaper av motorväg och den plats, där motorvägen upphör.

3 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, enligt vad i detta moment stadgas, uppsät-

1 mom. Vid allmän väg eller gata eller annan allmän plats anbringas vägmärken i form av varningsmärken, förbudsmärken, påbudsmärken och upplysningsmärken.

Under vägmärke kan anbringas tilläggstavla med närmare anvisning om märkets innebörd eller giltighet eller med uppgift om avstånd till eller utsträckning av förbud eller annat som avses med märket.

2 mom. Varningsmärke användes för att ange för vägtrafikanter att han bör vara uppmärksam på förhållande som kan medföra fara.

Förbudsmärke eller påbudsmärke användes för att ange att enligt denna förordning eller lokal trafikföreskrift förbud eller påbud gäller för trafiken. Kungl. Maj:t äger föreskriva, att sådant märke får användas även i annat fall.

Upplysningsmärke användes för vägvisning eller för att ge annan anvisning som kan vara av betydelse för vägtrafikanter, såsom om huvudled, motorväg, parkeringsplats, övergångsställe eller hjälpanordningar.

Har lokal trafikföreskrift meddelats, skall märke uppsättas, om särskilda skäl ej föranleda annat.

3 mom. Varningsmärke för korsning med järnväg eller spårväg anbringas även vid enskild väg när säkerhetsanordning som avses i 7 mom. användes vid korsningen.

Föreskriften i 2 mom. fjärde stycket gäller även när myndighet meddelat lokal trafikföreskrift om förbud eller påbud för trafik på enskild väg.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

tas märke för meddelande av upplysning för vägtrafikanter (u p p l y s n i n g s m ä r k e).

Vid väg, som enligt 61 § förklaras såsom huvudled, skola, där så finnes lämpligt, uppsättas särskilda märken för utvisande av vägens egenskap av huvudled. Plats, där huvudled upphör, skall utvisas genom märke.

Vid allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall på här för lämpad plats uppsättas ortnamnsmerke, varå angives samhällets namn. Ortnamnsmerke må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så finnes lämpligt till upplysning för vägtrafikanter.

Där allmänna vägar stöta samman utom stads eller annat samhälles tätbebyggda område, skola vägvisare anbringas. Inom sådant tätbebyggt område skola på lämpliga platser uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken. Vid allmän väg må, där sådan väg stöter samman med enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

I anslutning till vägvisare, som anbringas på och avser riksväg eller genomgående länsväg, skall uppsättas märke med uppgift om vägens nummer (vägnummersmerke). Dylka märken skola anbringas även på andra lämpliga platser utmed sådan väg. I anslutning till vägvisare, som i stad eller annat tätbebyggt samhälle uppsättes till ledning för genomgångstrafiken mellan olika delar av riksväg eller genomgående länsväg eller mellan skilda sådana vägar, må, om så finnes lämpligt, anbringas vägnummersmärken för utvisande av vederbörande vägs nummer.

Före livligt trafikerad vägkorsning skall, där så finnes lämpligt med

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

hänsyn till trafiken, uppsätts orienteringstavla.

Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats må även i övrigt, där så finnes påkallat, uppsättas upplysningsmärke.

4 mom. Anbringande och — — — — — finnas uppsatta.

I den mån så erfordras må föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas av trafiknämnden.

Det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i mån av behov genom anvisningar eller på annat lämpligt sätt verka för enhetlighet i fråga om vägmärkens uppsättande.

Märke för upplysning om enskild eller kommunal inrättning av betydelse för vägtrafikanter får anbringas endast om länsstyrelsen beslutat därom. Anbringandet sker på sökandens bekostnad.

Inledning

I propositionen anför föredragande departementschefen, statsrådet Palme, inledningsvis följande.

Den kommitté med ledamöter från Danmark, Finland, Norge och Sverige och med uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för de fyra länderna, som konstituerades i januari 1961 och antog namnet Nordisk vägtrafikkommitté (NVK), framlade den 31 mars 1965 ett betänkande med förslag angående vägmärken (SOU 1965: 33). På grundval av betänkandet och infordrade remissyttranden däröver har Kungl. Maj:t meddelat nya bestämmelser om vägmärken dels genom kungörelse den 21 januari 1966 (nr 25) om ändring i kungörelsen den 7 december 1951 (nr 744) angående vägmärken m. m., dels genom kungörelse denna dag om vägmärken m. m.

Det nya vägmärkessystemet, som i princip skall gälla från dagen för övergången till högertrafik den 3 september 1967, aktualiserar vissa frågor om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648). Jag anhaller att få ta upp till behandling dessa frågor jämte vissa förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och rikspolisstyrelsen rörande undantag från motorvägsbestämmelserna för vägghållningsfordon och polisfordon.

En av de frågor som anknyter till de nya bestämmelserna om vägmärken rör begreppet parkering. Ändrad definition av detta begrepp har föreslagits av *parkeringskommittén*¹ i ett den 18 september 1962 avgivet delbetänkande.

¹ Vid avgivande av betänkandet ingick i kommittén såsom ordförande landshövdingen Per Westling samt såsom sakkunniga direktören i Motormännens riksförbund Nils Ahlgren, riksdagsmannen chefredaktören Axel Andersson, riksdagsmannen redaktören Torsten Andersson, expeditionschefen Nils Aurén, borgarrådet Helge Berglund, överdirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Gösta Hall, stadssekreteraren Torsten Henrikson och direktören Olof Träff.

de (stencilerat) med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen rörande parkering och annan uppställning av fordon m. m.

Över parkeringskommitténs betänkande har, efter remiss, yttranden avgetts av Göta hovrätt, hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, rådhusrätten i Malmö, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, polisberedningen, trafikmålskommittén, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Motororganisationernas samarbetsdelegation såsom organ för Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Stockholms handelskammare, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunaltekniska föreningen, Svenska vanförevårdens centralkommitté, De vanföras riksförbund samt Sveriges läkarförbund. Vid överståthållarämbetets och länsstyrelsernas yttrande har fogats av dem inhämtade yttranden från olika myndigheter och organisationer inom länet såsom landsfogde, vägförvaltning, magistrat, polismästare, stadsfiskal och landsfiskal.

Parkeringsbegreppet

Vad beträffar innehållet i gällande rätt, parkeringskommitténs betänkande samt remissyttrandena däröver m. m. hänvisar utskottet till propositionen s. 10—18.

Övriga frågor

Beträffande de framställningar som föranlett förslaget till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. hänvisar utskottet till propositionen s. 18—22.

Departementschefen

Sedan Nordisk vägtrafikkommittés våren 1965 framlagda betänkande med förslag angående vägmärken remissbehandlats har, som jag förut erinrat om, Kungl. Maj:t denna dag utfärdat ny kungörelse om vägmärken m. m. Bestämmelserna upptar vissa internationellt antagna nya vägmärken. Införandet av dessa har ansetts böra samordnas med den omläggning av märken som sker inför högertrafikreformen. Kostnaderna om införandet uppskjuts skulle enligt gjorda beräkningar öka med ca 5 mkr.

Det nya systemet innefattar bl. a. nya regler och märken för utmärkning

av parkeringsförbud och begränsad rätt att parkera fordon. Användningen av dessa märken är givetvis avhängig av vad begreppet parkering som sådant innebär. Den nuvarande definitionen i 1 § 7 mom. VTF, som från begreppet undantar uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål, har i skilda sammanhang under senare år starkt kritiserats. Parkeringskommittén avgav, som närmare framgår av den tidigare redogörelsen, år 1962 ett betänkande med förslag till ny definition. Även om en majoritet av de remissinstanser som yttrade sig i frågan anslöt sig till förslaget, framkom vid remissbehandlingen på väsentliga punkter en rad sinsmellan och mot förslaget stridande synpunkter. Frågan fick därför vila tills vidare i avvaktan på det arbete på enhetliga nordiska trafikregler som bedrevs inom NVK.

NVK:s förslag till trafikregler och därmed till en lösning av frågan om innebörden av begreppet parkering har ännu inte lagts fram. Som framgår av vad dåvarande departementschefen anförde i prop. 1965:180 med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen är det uteslutet, att någon ändring i trafikreglerna på grundval av förslag från NVK kommer att genomföras förrän efter det att trafikanterna haft tid att vänja sig vid högertrafiken. Inför omskyllningen till den 3 september 1967 har nu i skilda sammanhang berörda myndigheter och organ framfört önskemål om omedelbar ändring av bestämmelsen i 1 § 7 mom. VTF, oavsett samarbetet på internordiskt plan. Till stöd för denna begäran har främst åberopats att ändringen är nödvändig för en rationell trafikplanering. Om ändringen skjuts på framtiden, skulle en förnyad prövning av förbuden med därav följande ny omskyllning behöva företas efter trafikomläggningen.

Jag finner det anförda argumentet vara värt beaktande. Det framgår av min föregående redogörelse, att man i det internationella samarbetet för enhetliga vägtrafikregler numera vedertagit ett parkeringsbegrepp av betydligt mer restriktiv innebörd än det vi har i vårt land för närvarande. Någon uppställning för annat ändamål än för att ta upp eller lämna av passagerare eller gods tillåts i princip inte. Det förutsätts dock att fördragsslutande stat kan avvika från denna princip genom att fastställa en viss tidsgräns som skall överskridas för att parkering skall föreligga. I avvaktan på NVK:s ställningstagande i denna fråga anser jag ett definitivt avgörande böra anstå. Olägenheten med den nu gällande definitionen synes främst vara, att den lämnar utrymme för skilda tolkningar när det gäller att avgöra i vilken utsträckning uppställning för andra ändamål än lossning och lastning samt passagerares på- och avstigning är tillåten. Den tiominutersregel som vunnit visst stöd i domstolspraxis är ingalunda generellt given. Ett närmande till den internationella ståndpunkten bör därför göras genom att en tidsgräns införs i fråga om uppställning för andra ändamål än dem som

uttryckligen nämns i bestämmelsen. En gräns på tio minuter anses av flera ansvariga myndigheter för rikligt tillmätt för att möjliggöra en ändamålsenlig trafikavveckling. Enligt min uppfattning bör gränsen därför sättas till fem minuter.

Jag föreslår således, att tiden för rätt att utan hinder av parkeringsförbud uppställa fordon för annat liknande ändamål än åkandes av- eller påstigning eller av- eller pålastning av gods preciseras i 1 § 7 mom. VTF och därvid anges till fem minuter. Genom denna lösning anser jag mig så långt möjligt för närvarande ha tillmötesgått framställningarna i denna fråga.

Jag har förut redogjort för den innebörd som tillägges begreppet motorväg i svensk lagstiftning och för de särskilda regler som gäller för trafik på sådan väg. NVK har i sitt betänkande om vägmärken förutsatt ett system för utmärkning på motorväg jämte anslutande vägar som inte kan genomföras utan vissa ändringar i VTF. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt, att dessa ändringar nu företas så att det nya märkessystemet, som ansluter sig till det internationellt vedertagna, skall kunna genomföras i samband med övrig omskytning inför trafikomläggningen. De ändringar som kommer i fråga är inte av sådan natur att de kan innebära några inlärningsproblem för trafikanterna. Den nya utmärkningen bygger på redan kända vägmärken. Den ger enligt min mening klarare anvisningar för fordonsförarna och därmed större säkerhet i trafiken. Jag förordar därför att ändringarna genomförs. De innebär i huvudsak följande.

Vid påfartsväg till motorväg anbringas motorvägsmärket endast vid påfartens början i stället för som nu dels som förvarning vid påfartsvägen, dels på motorvägens huvudkörbana vid påfartsvägens anslutning. På motsvarande sätt uppsättes märket »Motorväg upphör» där de egentliga avfartsvägarna slutar. På- och avfartsvägarna skall alltså ingå i motorvägen med de förbud mot trafik annat än med snabbgående fordon, mot stannande, backning och vändning etc. som detta innebär. När viss väg förklaras för motorväg, bör därför enligt 61 § 1 mom. VTF följa, att på- och avfartsväg hör till motorvägen från respektive intill den punkt länsstyrelsen för varje fall bestämmer. Samtidigt införes i författningstexten i övrigt de numera vedertagna begreppen på- och avfartsväg i stället för beteckningen trafikplats.

Företrädesrätten för den genomgående motorvägstrafiken anvisas inte som för närvarande genom motorvägsmärkena som sådana utan genom de märken som betecknar huvudled. Författningstekniskt förutsätter detta, att väg som förklaras för motorväg — på- och avfartsvägarna inte inbegripna — också blir huvudled. Eftersom skyldighet att stanna i princip är oförenlig med ett trafiksäkert sätt att köra in från påfartsväg på motorväg, måste den obligatoriska stoppskyldigheten hävas i fråga om huvudled som är motorväg. Där särskilda trafikförhållanden kräver det bör stoppskyldig-

het i stället kunna införas genom lokal trafikföreskrift. Det sagda förändrad lydelse av 48 § 1 och 4 mom. samt 61 § 1 mom. första stycket e) och fjärde stycket VTF.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit vissa andra särskilda fall, där stopplikten vid huvudled motverkar en rationell planering och utmärkning. Styrelsen erinrar om att moderna trafiktekniska rön talar för accelerationsbanor vid infart inte bara på motorväg utan också på andra större vägar med hög trafikintensitet. Sådana anslutningsvägar har i viss omfattning redan byggts men har ofta måst förses med kostnadskrävande provisoriska utfarter för att stopplikt skall kunna gälla utan fara för trafiken. Vidare har styrelsen — mot bakgrund av den nya regel i 48 § 2 mom. VTF om företräde som föreslagits i prop. 1965: 180 — ansett möjligheten att på ett ändamålsenligt sätt utmärka genomfartsleder inom tätbebyggt område i många fall vara beroende av att den nu undantagslösa skyldigheten att stanna före infart på huvudled kan hävas lokalt. Jag finner de anförda omständigheterna påkalla, att i detta sammanhang möjlighet införs till undantag genom lokal trafikföreskrift från bestämmelsen i 48 § 1 mom. om skyldighet att stanna före infart på huvudled. Företrädesrätten för trafiken på huvudled berörs inte härav. Trafikanternas skyldigheter kommer liksom hittills att klart framgå av uppsatta vägmärken. Jag vill starkt betona att lokala trafikföreskrifter av angivet slag bör utfärdas med restriktivitet och med begränsning till de speciella fall som berörts här. 48 § 4 mom. och 61 § 1 mom. första stycket e) bör således inrymma möjlighet till lokala undantag i enlighet med det sagda. De nya bestämmelserna bör också, som förutsatts i prop. 1965: 180, innefatta befogenhet att genom lokal trafikföreskrift meddela undantag från den i nämnda proposition i 48 § 2 mom. föreslagna företrädesregeln.

Mina förslag möjliggör en enhetlig utmärkning inte bara av prioriteten på motorväg och huvudled utan också av skyldigheten för trafikanter på anslutande vägar att — med eller utan stopplikt — lämna företräde åt fordon på motorväg respektive huvudled.

Någon principiell ändring av motorvägsreglerna i övrigt bör inte övervägas förrän i anslutning till den revidering av trafikreglerna som blir en följd av NVK:s arbete. I ett avseende anser jag mig dock av trafiksäkerhetsskäl böra föreslå ytterligare en mindre ändring. Det har upplysts, att man från polisens sida haft vissa svårigheter att hindra att fordon lämnar motorväg på de banor som byggts för påfart till vägen. Förbud mot avfart via påfartsväg liksom mot påfart via avfartsväg bör därför uttryckligen föreskrivas i VTF. En sådan bestämmelse har sin plats i 44 §.

Enligt förslag i prop. 1965: 180 kommer från och med den 3 september 1967 att krävas mittskiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor för att väg skall klassas som motorväg. Vissa vägar som f. n. förklarats som motorväg kommer om förslaget genomförs inte längre att uppfylla de före-

skrivna kvalifikationerna. Med hänsyn till trafiksäkerheten bör även i fortsättningen dessa vägsträckor vara förbehållna trafik med sådana fordon som tillåtes på motorväg och de strängare reglerna i övrigt för trafik på motorväg bör gälla för dem. Motsvarande gäller vägar som framdeles byggs med motorvägs standard frånsett skilda körbanor. I de nya vägmärkesbestämmelserna, som också i denna del grundats på ett internationellt underbyggt förslag av NVK, har upptagits två nya vägmärken »Motortrafikled» och »Motortrafikled upphör», avsedda till utmärkning av annan väg än motorväg som är reserverad för trafik med motorfordon och för vilken trafikreglerna för motorväg skall vara tillämpliga. Jag föreslår nu, att begreppet motortrafikled i den angivna betydelsen införes i VTF och att därav föranledda ändringar vidtas i 1 § 1 mom. andra stycket, 44 § första, tredje och fjärde styckena, 45 § 7 mom. andra stycket, 48 § 1 mom. första stycket, 49 § 2 mom. första stycket a), 56 § 1 mom. första stycket, 60 § 2 mom. tredje stycket samt 61 § 1 mom. första stycket f) och fjärde stycket VTF.

Den nya vägmärkeskungörelsen och dess uppläggning föranleder mig att i förenklande syfte föreslå vissa ändringar i 64 § 1—3 mom. VTF. Samtidigt med en omredigering förordar jag att vissa detaljbestämmelser, som närmast sammanhänger med tillämpningen, får utgå ur förordningen. Kungl. Maj:t har med stöd av 64 § 6 mom. VTF angett väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och trafiknämndernas befogenheter i fråga om anbringande av vägmärken i den nya kungörelsen. Bestämmelserna i 64 § 4 mom. andra och tredje styckena synes därmed överflödiga.

De nya vägmärkesbestämmelserna aktualiserar slutligen en fråga som rör upplysningsmärken för badplatser, näringsställen, bensinstationer och andra s. k. serviceanläggningar för trafikanterna. Bl. a. med hänsyn till de nya märken för sådana anläggningar som nu införts kan framställningarna om uppsättande av dessa märken väntas öka kraftigt i antal. Det kan givetvis inte komma i fråga att väghållarna åläggs att på egen bekostnad efterkomma alla sådana önskemål. Också med hänsyn till trafiksäkerheten måste uppsättandet av servicemärken starkt begränsas. För min del anser jag att det bör ankomma på länsstyrelserna att efter framställning besluta om uppsättande i det enskilda fallet skall få förekomma eller ej. Länsstyrelserna har enligt 39 § lagen om allmänna vägar och 22 § naturvårdslagen långtgående befogenheter att besluta om anbringande utomhus av reklam-anordningar o. d. Jag föreslår en bestämmelse med angivet innehåll i 64 § 4 mom. VTF. I bestämmelsen bör anges att anbringande av sådant märke sker på sökandens bekostnad.

De författningsändringar jag förordat i det föregående bör träda i kraft den 3 september 1967.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ytterligare hemställt dels om jämkning i 40 § 1 mom. första stycket VTF så att det klart utsäges, att anvisning

genom trafiksignal gäller framför anvisning om företräde genom vägmärke, dels om ändrad lydelse av 45 och 49 §§ VTF så att våghållningsfordon tillåts stanna och backa på motorväg. Undantag från förbudet att stanna på motorväg har begärts också av rikspolisstyrelsen med hänsyn till de bilar som används av polisen för trafikövervakning. Jag ansluter mig till de anförda förut redovisade motiven för dessa ändringar och föreslår att de genomförs. Undantagen bör omfatta också bärgningsfordon. Med hänsyn till trafiksäkerheten bör föreskrifter meddelas om erforderlig restriktivitet i tillämpningen och om särskilda försiktighetsmått när det gäller såväl våghållnings- som bärgningsfordonen. Det synes lämpligt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdar sådana föreskrifter. De nu föreslagna ändringarna är av den art att de bör träda i kraft utan dröjsmål.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma det närmare innehållet i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till den eller de författningar som utfärdas, sedan riksdagen avgett yttrande över de nu framlagda förslagen och förslagen i prop. 1965: 180.

Motioner

Utskottet har i samband med propositionen behandlat de likalydande motionerna I: 721 av herrar *Nilsson, Ferdinand*, och *Gustafsson, Nils-Eric*, samt II: 886 av herr *Grebäck m. fl.*, i vilka hemställts,

»att riksdagen vid sin behandling av propositionen nr 92 måtte uttala att 1 § 7 mom. vägtrafikförordningen får en sådan utformning att möjlighet ges för trafiknämnden att medge lokala avvikelser från bestämmelserna om parkering enligt i motionen anförda riktlinjer samt att vederbörande utskott utarbetar förslag till författningstext».

Till stöd för motionsyrkandet anförts bl. a. att det kan ifrågasättas om det är påkallat med generellt verkande regler beträffande parkering. På en del orter anses trafikintensiteten och gatunätets kapacitet vara sådana, att uppställning av fordon i t. ex. tio minuter utan att det blir fråga om parkering kan tillåtas utan menliga verkningar för trafiken. Med ett mera flexibelt parkeringssystem än det av departementschefen föreslagna torde enligt motionärernas mening den irritation bland trafikanterna som blir följden av bestämmelser, som av dessa uppfattas som onödigt restriktiva, kunna minskas. Trafiknämnderna bör därför få möjlighet att utfärda lokala bestämmelser som avviker från de nämnda reglerna. Hinder bör icke föreligga att lokalt utsträcka uppställningstiden till tio minuter.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen II: 886.

Utskottet

I förevarande proposition begärs riksdagens yttrande över förslag till vissa ändringar i VTF. Flertalet av ändringarna har samband med införandet av nya vägmärken och den omläggning av utmärkningen som sker inför högertrafikreformen. Den kanske viktigaste ändringen, till stöd för vilken åberopas även att den är nödvändig för en rationell trafikplanering, gäller parkeringsbegreppet och innebär att tiden för rätt att utan hinder av parkeringsförbud uppställa fordon för annat liknande ändamål än åkandes av- eller påstigning eller av- eller pålastning av gods preciseras och anges till fem minuter. Ändringarna innebär i övrigt bl. a. följande. Den obligatoriska stoppskyldigheten i fråga om huvudled hävs. På- och avfartsvägar till motorväg skall ingå i motorvägen. Förbud införs mot avfart via påfartsväg till motorväg och mot påfart via avfartsväg. Begreppet motortrafikled införs i VTF och trafikreglerna för motorväg görs tillämpliga på sådan led. Väg-hållningsfordon och bärgningsfordon tillåts stanna och backa på motorväg. Även fordon som används av polisen vid trafikövervakning undantas från förbudet att stanna på motorväg.

I motionerna I: 721 och II: 886 riktas invändning mot den föreslagna ändringen av parkeringsbegreppet. Motionärerna ifrågasätter om inte trafikintensiteten och gatunätets kapacitet på vissa orter kan vara sådana att uppställning av fordon i t. ex. tio minuter kan tillåtas utan menliga verkningar för trafiken. De föreslår att 1 § 7 mom. VTF ges en sådan utformning att trafiknämnderna får möjlighet att medge lokala avvikelser från bestämmelserna om parkering enligt i motionen anförda riktlinjer.

Utskottet vill i anledning av motionerna framhålla det nödvändiga i att parkeringsbegreppet har en enhetlig innebörd över hela landet så att tvekan om innebörden av parkeringsförbud inte uppstår hos trafikanterna. Utskottet vill vidare erinra om bestämmelserna i 61 § 1 mom. VTF. Enligt dessa kan trafiknämnd beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter avseende bl. a. parkering eller annan uppställning av fordon. Bestämmelserna innefattar befogenhet för trafiknämnderna att om så anses erforderligt från parkeringsförbud undanta uppställning under längre tid än som följer av stadgandet i 1 § 7 mom. VTF. Görs sådant undantag skall det särskilt anges på tilläggstavla till förbudsmärke eller i vissa fall på annat i kungörelsen om vägmärken angivet sätt. Innebörden i uppsatta vägmärken kommer härigenom att klart framgå för trafikanterna. Enligt utskottets mening ger de nämnda bestämmelserna trafiknämnderna tillfredsställande möjligheter att anpassa parkeringsreglerna till vad omständigheterna i det särskilda fallet kräver.

Som departementschefen anfört består olägenheten med den gällande definitionen av parkeringsbegreppet främst däri, att den lämnar utrymme för skilda tolkningar när det gäller att avgöra i vilken utsträckning uppställning för andra ändamål än lossning och lastning samt passagerares på- och avstigning är tillåten. Även om i praxis en tiominutersregel synes ha utbildat sig har dock åtskillig tvekan rått på denna punkt. Myndigheterna synes bl. a. på denna grund ha svårigheter att komma till rätta med parkeringsproblemet. Utskottet vill i detta sammanhang även omnämna de s. k. dubbelparkeringarna, vilka ofta orsakar stora besvärligheter i trafiken. Utskottet anser det värdefullt att tiden nu preciseras och godtar för sin del att den anges till fem minuter.

Ej heller i övrigt har utskottet erinran mot propositionens förslag.

Utskottet får på grund av vad sålunda anförts hemställa,

att riksdagen med avslag å motionerna I: 721 och II: 886 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot vid förevarande proposition, nr 92, fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Stockholm den 28 april 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Svante Kristiansson, Knut Johansson*, Erik Jansson*, Åkesson, Lidgard och Torsten Hansson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Johansson i Öckerö, Franzén i Träkumla*, Bengtson i Solna, Svanberg, Hammarberg* och From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.